ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Redakcja i administracja: TCZEW ul. Strzelecka 5. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 13,50 zł rocz., 7 zł półrocznie, 3,50 zł kwartalnie, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

PRENUMERATA na r. 1927: Rocznie w kraju 8 zł, zagranicą 14 zł; Półrocznie w kraju 4 zł zagranicą 7 zł, Kwartalnie w kraju 2,00 zł. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Estonji, Jugosławji (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgier na obszar W. M. Gdańska: rocznie 12 zł, półrocznie 6 zł, kwartalnie 3 zł 50 gr. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 170044 lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie. Zmiana adresu 50 gr

Na 3 kwartał 1927 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, inż. mor. A. Ciechanowski, *.** **Cena 30 gr.**

Nr. 36. **Rok wydania szósty.** | **TCZEW-GDYNIA-GDAŃSK, 25 września 1927 r.** | **Ogólnego zbioru** **Nr. 189**

Zwracamy uwagę Szanownych Prenumeratorów, że „Żeglarz Polski" ukazuje się 12 razy w kwartale, wobec czego niniejszy numer jest ostatni we wrześniu. Następny numer (37) ukaże się 7-go października.

Wydawnictwo.

Wprowadzenie nowego działu

Dodatkowo do działu „Ruch drobnicy" od niniejszego numeru zaczynając wprowadzamy dział morskiego ruchu towarów. Wyszczególnienie pozycyj mieszanego ładunku w morskim ruchu towarowym ma duże znaczenie orjentacyjne dla każdego kto praktycznie interesuje się naszemi sprawami żeglugowemi i handlowo-morskiemi, wobec czego będziemy dążyli do stopniowego rozszerzenia tego ważnego działu.

Redakcja.

Okólną drogą.

Przed pewnym czasem podawaliśmy, iż Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe, założone dla wywozu węgla koncernu „Robur" przyjmuje w Anglji statek, drugi z kolei w tworzącej się flocie Towarzystwa celem przyprowadzenia go do Gdyni.

Statek istotnie został nabyty. Jest to parowiec Corbrook przypisany do portu Grangemouth w Szkocji, o nośności 2 050 DW, pojemności 1 371 t. r. br. i ładowności 798 ton rej netto. Statek jest budowy 1910 roku. Nazywa się obecnie „Robur II" i podniósł banderę .... szwedzką!

Tego rodzaju niespodziane rozwiązanie sprawy powstało w następujący sposób: gdy nowi właściciele po obejrzeniu statku w doku suchym i nabyciu go otrzymali zaświadczenie władz angielskich o skreśleniu statku ze spisów floty handlowej angielskiej udali się do konsulatu naszego w Londynie celem otrzymania tymczasowej rejestracji, podniesienia bandery polskiej i przyprowadzenia do Gdyni, do której ma być przypisany jako do portu macierzystego, otrzymali wyjaśnienie, iż statek nie może wyruszyć do Gdyni pod polską banderą o ile nie będzie miał ¾ polskiej załogi. Ponieważ nigdzie nie praktykowane jest wysyłanie własnych załóg do krajów obcych po odbiór statków, zwłaszcza do tak drogich krajów jak Anglja, musiano zrezygnować z podniesienia bandery polskiej i podnieść szwedzką na podstawie otrzymanej natychmiast rejestracji 3-miesięcznej szwedzkiej. Oczywiście powstały stąd koszta, o wiele jednak mniejsze niż te, któreby wywołało wysyłanie załogi polskiej do Anglji.

Kupno statku handlowego, o ile ma być udane, odbywa się po przejrzeniu i próbach wielu statków i zachodzi przeważnie niespodzianie, gdy się natrafi objekt korzystny do kupienia, a się przekona nabywca, że niema on ukrytych wad. Wówczas zachodzi kupno i niema już czasu do stracenia, gdyż od chwili kupna statek powinien być w ruchu, dając dochody na włożony weń kapitał.

Rzeczą więc jest oczywistą, że wzywać załogi z kraju przed kupnem nie można, gdyż niewiadomo kiedy ono nastąpi. Z chwilą zaś kupna już zapóźno jest wzywać załogę, gdyż traci się na tem conajmniej dziesięć dni czasu, i nie licząc innych kosztów oraz trudności dobrania takiej załogi, któraby bezpłatnie czekała telegraficznego wezwania z zagranicy i zgodnie natychmiastowo wyruszyłaby i zdolna byłaby zaraz po przybyciu wyprowadzić statek.

Jeśli wogóle przyjęcie statku może się odbywać szybko, z najmniejszą stratą czasu, to tylko w porcie macierzystym, od czasowej załogi poprzedniej lub najętej na jedną podróż, która przyprowadzi statek.

W ten sposób we francuskich pismach z dumą przytaczano fakt, że parowiec, który przybył z Bremy do Bordeaux z czasową załogą mieszaną, zdążył w ciągu kilku godzin zmienić załogę i odpłynąć w swą pierwszą podróż na linji regularnej żeglugi. Z po-

wyższego widać, że tłumaczenie w zbyt wąski sposób naszej ustawy w jej punkcie dotyczącym narodowości załóg przy rejestracji tymczasowej nie odpowiada interesom ojczystej żeglugi. Obsadzenie statków „Żeglugi Polskiej“ już bardzo przerzedziło kadry dyplomowanej załogi, która stoi do dyspozycji naszych prywatnych towarzystw żeglugowych. Oficerów pokładowych i mechaników okrętowych z polskiemi dyplomami i wystarczającą praktyką nie mamy tak wiele żebyśmy mogli natychmiast i z łatwością obsadzić w zagranicznych portach nowonabywane statki w ¾ załogą polską. Luksus to zupełnie zbyteczny. Przy sprowadzaniu statków Żeglugi Polskiej z Francji, trzeba nie zapominać, że współdziała marynarka wojenna z transportowcem Wilja; statki też były sprowadzane z kraju o niskiej walucie. Mimo jednak wszystkie obliczenia załogi przybyły do Francji zawcześnie, spędzając tam od 2-ch do 5-ciu tygodni. Był to okres organizacyjny Żeglugi Polskiej, lecz dziś już powiedzieć można, że Żegluga Polska obecnieby przy nabyciu nowych statków tak wcześnie załóg zagranicę nie wysłała, a prawdopodobnie ograniczyłaby się wysłaniem tylko paru oficerów.

Dopóki więc nie nastąpi zmiana w interpretacji ustawy co do rejestracji tymczasowej t. zw. konsularnej, nowonabywane statki polskie będą podnosiły zaraz po nabyciu w obcym porcie banderę nie polską, lecz szwedzką, lub jakąkolwiek inną. Czy jest ten jawny dziwoląg w interesie naszej żeglugi polskiej?

Zresztą mamy już precedens innego rozwiązania sprawy. Gdy w grudniu r. 1926 Żegluga Wisła-Bałtyk przyprowadziła z Hamburga 14 lichtug morskich i 6 holowników morskich przeważnie już pod banderą biało-czerwoną załogi ich składały się wyłącznie z obywateli niemieckich. Dziś procent tych ostatnich zmalał w towarzystwie Wisła-Bałtyk do 15 %, lecz jeszcze w kwietniu przeszło ¾ załogi na statkach towarzystwa było narodowości niemieckiej.

Istnienie powyższego precedensu obowiązuje. Nie mamy powodu odgradzać się od udziału w załogach naszych statków marynarzy narodowości szwedzkiej lub jakiejkolwiek innej w większym stopniu aniżeli od marynarzy niemieckich. Organizacja ojczystej żeglugi winna być przedewszystkiem sprężysta. Brzegowiec.

Nasza kronika portowa i żeglugowa.



Zafrachtowania statków Żeglugi Polskiej. s. s. „Poznań“ został zafrachtowany na ładunek drzewa tartego z Gdańska do Preston po Ł: 2.9/.— za std. załadowanie około 17/IX.

s. s. „Toruń“ został zafrachtowany na pełny ładunek koksu z Dunston do Kopenhagi po 8/— za tonę, załadowanie około 22/IX. Jest to pokrycie ładunkiem części powrotnej drogi z Anglji dokąd Toruń zawiózł ładunek drzewa z Gdyni.

s. s. „Katowice“ został zafrachtowany na kolejne podróże z węglem z Gdyni do Szwecji od dnia 1/X do 31/XII b. r. po 6/— i 6/3 za tonę (6/3 jeśli port wyładowania Gevle).

Organizacja stałego eksportu drzewa i cementu z Gdyni.. Firma Polski Lloyd, która 13-go b. m. wyekspedjowała do Anglji par. Toruń z pełnym ładunkiem kopalniaków obecnie organizuje stały eksport drzewa (kopalniaków) z Gdyni do Anglji. Przewiduje się ładowanie dwóch statków na tydzień: ładowanie odbywać się będzie w nowowykończonej części basenu wewnętrznego, gdzie przeprowadzono wąskotorówkę od składów drzewnych, znajdujących się przy wieży ciśnień, do nabrzeża przy budującym się magazynie Urzędu Mar. Handlowej. Sprawność ładunkowa dla drzewa w Gdyni okazała się znakomita. „Toruń“ ładował przeszło 200 fathoms na dobę, podczas gdy w Gdańsku statki ładują 100—150 fathoms. Jest nadzieja że ta rekordowa sprawność zostanie utrzymana nadal. Następny parowiec Elsberg ma zawinąć tu po ładunek drzewa 26-go b. m.

Polski Lloyd organizuje również stały eksport cementu z Gdyni do Południowej Ameryki. Od połowy paźdz. mają przybywać do Gdyni po cement wielkie statki Finnland-America-Line.

Zapowiadające się ożywienie komunikacji parowców osobowo-towarowych z Gdyni. Compagnie Generale Transatlantique ustanawia od Nowego Roku regularną komunikację Gdynia—Havre co 7 dni statkami Pologne i Virginie zamiast obecnej komunikacji dwutygodniowej.

Rozpoczęcie importu rudy żelaznej przez Gdynię. 21-go b. m. odpłynął z Lulea (Szwecja) do Gdyni z pełnym ładunkiem rudy parowiec Kraków, zafrachtowany przez Warszawskie Towarzystwo Transportowe w Gdańsku. Ruda wyładowywać się będzie windami okrętowemi.

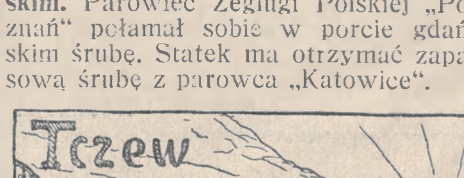
Ruch statków Żeglugi Polskiej. Parowiec Warta wyładowuje drzewo w Garston (Anglja). — Par. Katowice ładuje w Gdyni węgiel z przeznaczeniem do Malmoe. — Par. Toruń wyładował kopalniaki z Gdyni w West-Hartlepool i ma przejść do Dunstonu, skąd zabierze ładunek koksu do Kopenhagi. Par. Wilno powrócił z Odense do Gdańska i rozpocznie ładować drzewo do Calais. — Par. Kraków jest w drodze z ładunkiem rudy z Lulea do Gdyni. — Par. Poznań w doku pływającym Stoczni Gdańskiej zmienia śrubę.

Ruch portu Gdyńskiego za ostatni tydzień. Zawinęło do portu w tygodniu 13 parowców o łącznej ładowności 9 798 ton rej. netto, w tej liczbie 2 polskie, 3 szwedzkie, 3 duńskie, 3 niemieckie, 2 norweskie, — wszystkie próżne. — Odpłynęło z portu w tygodniu 14 parowców o łącznej ładowności 9 989 t. r. n., w tej liczbie 3 polskie, 2 szwedzkie, 2 duńskie, 3 norweskie, 3 niemieckie, 1 łotewski, 12 statków wyszło z węglem, 1 z pasażerami (Gdynia), 1 z drzewem. Węgla wywieziono 21 798 ton, w tej liczbie 978 t. bunkrowego. Osobliwością w ruchu był ładunek kopalniaków w ilości 1848 ton, które wywiózł par. Toruń do West-Hartlepool (Anglja). Ruch tego tygodnia uważać można za normalny dla obecnego stanu środków i miejsc przeładunkowych w Gdyni.

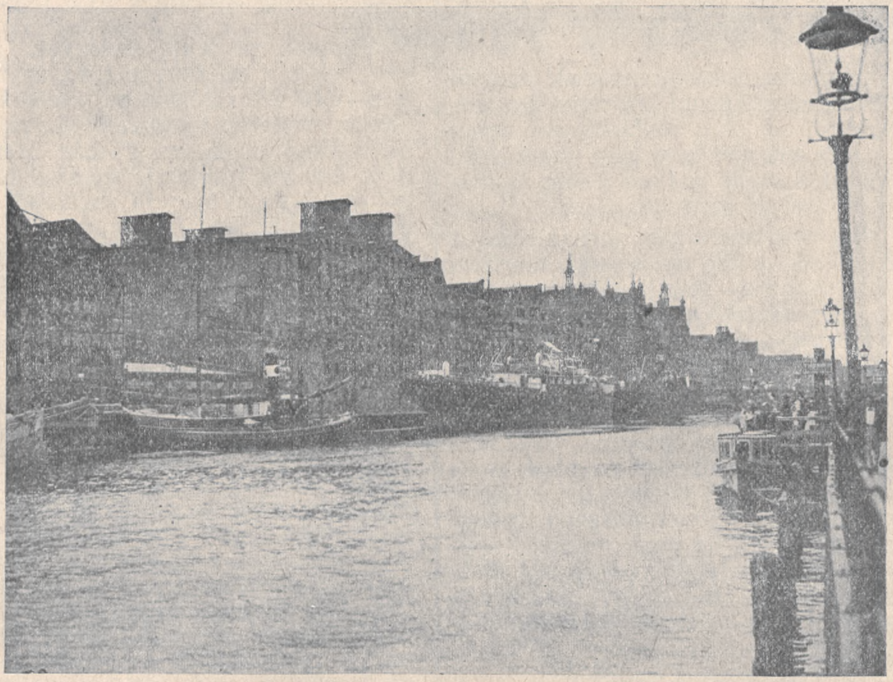


Ruch portu Gdańskiego za ostatni tydzień. Ruch portowy jak statków, tak i towarów jest obecnie znaczny, przy czem znów występować zaczyna ogromna ilościowa przewaga eksportu nad importem. — Zawinęło do portu w ostatnim tygodniu, nie licząc ruchu przybrzeżnego 117 statków morskich, w tej liczbie 91 parowców, 1 motorowiec, 5 holowników, 6 lichtug morskich, 6 żaglowców z mot., 3 żaglowce. Wśród statków tych było próżnych 71, z towarem 19, z żelastwem 7, z pasażerami i drobnicą 7, ze śledźmi 5, z pasażerami i pocztą, z rudą żelazną, z fosfatem, z kamieniem, z drzewem i drobnicą, ze spirytusem, ze zbożem, z pszenicą — po 1. Co do bandery statków na wejściu było: polskich 2 statki, gdańskich 6, duńskich 21, szwedzkich 26, niemieckich 34, angielskich 10, norweskich 7, łotewskich 3, fińskich 3, francuskich, włoskich, estońskich, jugosłowiańskich i austrjackich po 1. — Na wyjściu było w tygodniu 107 statków, w tej liczbie próżnych 14, z węglem 48, z drzewem 20, z drobnicą 15, z pasażerami i drobnicą 5, ze spirytusem, resztą ładunku śledzi, ropą gazową po 2, z drobnicą i końmi, z cukrem, ze sodą po 1.

Uszkodzenie śruby w porcie Gdańskim. Parowiec Żeglugi Polskiej „Poznań“ połamał sobie w porcie gdańskim śrubę. Statek ma otrzymać zapasową śrubę z parowca „Katowice“.



Strejk robotników portowych nie doszedł do skutku w Tczewie. Pare dni temu nieomal nie przyszło do wybuchu strejku ładujących węgiel robotników w porcie tczewskim. Dzięki uruchomionym od niedawna urządzeniem do mechanicznego ładowania węgla, z zastosowaniem energji elektrycznej



Wyspa śpichrzy na Motławie w porcie gdańskim.

groźba strejku nie mogła być poważna, gdyż ładowanie odbywać się może przy minimalnej obsłudze. Obecnie praca odbywa się normalnie i prowadza się jednocześnie pertraktacje z robotnikami w sprawie podwyższenia płac akordowych. — Dzięki nastrojom strejkowym jedynie dwie lichtugi Żeglugi Wisła-Bałtyk: Wojtek i D. W. 701 (zafrachtowana) zostały zawrócone celowo w poniedziałek z drogi do Tczewa i ładują obecnie węgiel w Gdańsku.

Ruch statków Żeglugi Wisła-Bałtyk. Holownik Krakus z lichtugami Franek i Felek jest w drodze z węglem z Tczewa do Göteborga. — Hol. Górnik z lichtugami Wacek i Edek wyładowuje węgiel w Malmoe. — Hol. Orkan z lichtugami Bronek i Bartek jest w drodze z węglem z Tczewa do Kopenhagi. Lichtugi Jurek i Janek z ładunkiem 2 400 ton węgla są w drodze za zafracht. hol. Enak z Gdańska do Kopenhagi. — Lichtugi Alek i Antek ładują węgiel w Tczewie z przeznaczeniem do Oxelösundu (Szwecja). — Lichtugi Wojtek i zafracht. D. W. 701 ładują węgiel w Gdańsku z przeznaczeniem do Sztokholmu. — Lichtugi Benek i Bolek ładują w Tczewie z przeznaczeniem do Sztokholmu. — Lichtuga Stefek ładuje węgiel w Tczewie. — Holowniki Rybak i Tyran oczekują na załadowane lichtugi w ujściu pod Schiewenhorst. — Hol. Sambor na stoczni Wojana w Gdańsku.

Pierwsze skutki zaprowadzenia gdańskiej barjery celnej na Wiśle. Jak donosiliśmy, kilka dni temu pojawił się gdański posterunek celny na Wiśle poniżej Tczewa, zatrzymując pod Palszewem wszystkie statki polskie, nie wyłączając załadowanych pociągów holowniczych Zjednoczonej Żeglugi i Lloydu Bydgoskiego. Żegluga wewnętrzna ponosi przy tem poważne straty. 16-go zaś posterunek przekroczył nawet te swoje szeroko pomyślane kompetencje i zatrzymał ruch statków morskich Żeglugi Wisła-Bałtyk. Pod błahym powodem holowane w górę rzeki lichtugi wracające z Danji Alek i Bolek zostały zatrzymane przez posterunek w Palszewie na cztery godziny, przez co powstały straty, gdyż w porcie oczekiwał węgiel na wagonach w ilości 1300 ton możności ładowania węgla na te statki. Konieczna jest energiczna akcja, zapewniająca nadal, jak przez siedem ubiegłych lat, swobodną żeglugę na Morskiej Wiśle poniżej Tczewa.

Agitacja Gdańska przeciwko polepszeniu dojazdu morskiego do Tczewa. Wiadomość o przejściu w Radzie Portu sprawy wytyczenia bojami i oświetlenia wjazdu na Wisłę tczewską wywołała gwałtowne komentarze prasy miejscowej wojującego odłamu, która uważa iż przy pomocy Tczewa Polska zamierza Gdańsk „udusić". Dla poznania niebezpieczeństwa towarzystwo Weichsel zorganizowało dwie wycieczki statkiem do „zagrożonego" (tem że się go polepszy) ujścia pod Schiewenhorst. — Ożywiając ruch ku temu ujściu agitacja kół pilnujących interesów Rzeszy w Gdańsku łączy się z akcją utrudniania ruchu na Wiśle przez świeże zaprowadzenie posterunku celnego w Palszewie, 7 klm. poniżej Tczewa, bez którego dotąd Gdańsk znakomicie się obywał.

RYBACTWO MORSKIE.

Sprawa własnych połowów pełnego morza.

Zagadnienie realne własnych połowów pełnego morza, t. zn. poza Bałtykiem na międzynarodowych „terenach" rybackich na wodach Północnego morza i Islandji kiełkuje już od kilku miesięcy. Posłano już nawet kilku wybitnych specjalistów-biologów i organizatorów spraw rybackich do portów Północnego morza, inni sami już przed tem badali na miejscu te sprawy, wobec czego nagromadził się już dość obszerny materjał i, co zresztą jest zupełnie zrozumiałe, powstała nawet poważna różnica zdań co do sposobów realizacji własnych połowów pełnego morza.

Istnieje szereg „terenów" w ścisłem tego słowa znaczeniu — międzynarodowych, na których łowią statki najrozmaitszych narodowości, mających nawet prawo do utrzymywania krążowników dla nadzoru nad własną flotyllą rybacką. Do tych wód nawiedzanych przez statki rozmaitych narodowości należą: Morze Północne, wody dokoła Islandji, wody przed Murmanem i morzem Białem, wody Nowej Funlandji i wielkiej ławicy nowofunlandzkiej.

Jako przykład szczególnie interesujący dla nas może posłużyć intensywne rybołóstwo francuskie na wodach Islandji i Nowej Funlandji. Jak widać; odległości nie stanowią przy tych połowach nieprzezwyciężonej przeszkody w walce konkurencyjnej i oparty o dalszy port macierzysty statek może

skutecznie rywalizować ze statkiem mającym swą siedzibę i port wyładunkowy bliżej miejsca połowu.

Był czas, gdy sądzono, że Holendrzy znajdują się w najlepszych warunkach względem terenów połowów śledzi, następnie rozwinęły się nadzwyczajnie połowy z oparciem się o porty szkockie i wschodnio-angielskie, lecz od dłuższego czasu również niemieccy rybacy, mający dłuższą drogę do przebycia od ławic rybnych do swych rynków zbytu, skutecznie konkurują z innymi i rozwinęli dużą flotę rybacką pełnego morza. W ostatnim czasie okazało się, że wybrzeże atlantyckie Francji jest nadzwyczaj rybne i centrum rybactwa francuskiego przesuwa dziś ponownie do Lorient i La Rochelle, czego do niedawna nie można było przewidzieć. Parę set lat temu główne połowy śledzia odbywały się na Kattegacie, przy wybrzeżu okręgu szwedzkiego Bohuslan, następnie śledź znikł przy tych brzegach, w ostatnich zaś czasach znowu pojawia się w coraz to większej ilości, wobec czego rybołóstwo na Skagerraku i Kattegacie nabiera ponownie coraz większego znaczenia.

Powyższe dane wskazują, że sprawa połowów pełnego morza, uprawianych przez statki polskie, nie zawiera w sobie żadnych sprzeczności natury praktycznej. Odległości z St. Malo i Fecamp na wody Islandzkie, z La Rochelle na mieliznę nowofunlandzką nie są mniejsze niż odległości z naszego wybrzeża do Islandji, a tem bardziej wód morza Północnego, Skagerraku i Kattegatu.

Drugim czynnikiem, który mógłby być przeszkodą, to brak własnej ludności rybackiej. Odczuwa się on np. w Belgji, której udział w połowach pełnego morza jest nikły, gdy rybacy francuscy ze sąsiednich Boulogne i Calais oraz holenderscy rybacy ze swych portów z Ymuiden na czele uprawiają energicznie połowy pełnego morza. Na szczęście my się uskarżać na brak ludności rybackiej umiejętnej i wytrwałej, a zdolnej do prowadzenia połowów pełnomorskich, — nie możemy. Cechy wrodzone Kaszubów oraz znakomite warunki sąsiadowania „Małego" i „Wielkiego" morza odgrodzonych mierzeją leżącą już na otwartem morzu pozwoliły na wytworzenie się znakomitego typu rybaka, który uprawia dziś połowy przybrzeżne na naszych wodach i przed niemi jutro zaś uprawiać będzie również rybołóstwo pełnomorskie. Niema więc obawy ażebyśmy się znaleźli w położeniu takiem jak Belgijczycy, którzy już dziś narzekają na brak narybku do ciężkiego fizycznie morskiego zawodu rybackiego.

Niewątpliwie jednak jeśli „urbanizacja" a ściślej rzecz biorąc letniskowa i handlowa eksploatacja wybrzeża będzie kroczyła naprzód w dotychczasowem tempie co można uważać za pewne), to młodych rybaków będzie coraz mniej, a coraz więcej młodzież z wybrzeża pochłona porty, parowce większe, w największej zaś mierze podkopią żywioł rybacki przekształcenie się rybaków na przewoźników na letniskowem wybrzeżu, drożyzna i pojawienie się innych, korzystniejszych zarobków.

Nie można więc pozostawić żywiół rybacki naturalnemu biegowi wypadków, jeśli się chce wykorzystać tężyznę skoncentrowaną w nim przez wiekowe uprawianie w tych trudnych warunkach swego zawodu.

Nim wybrzeże się zurbanizuje, a Gdynia stanie się wielkiem miastem należy dążyć do stopniowego, częściowego przekształcenia lub raczej pretransponowania naszego rybactwa morskiego z połowów przybrzeżnych na pełnomorskie. O ile cel ten zostanie osiągnięty nie będzie już obawy, że wraz z uprzemysłowieniem wybrzeża i zgęszczeniem ludności na niem zniknie zdrowy duch rybactwa naszego, gdyż szkoła życiowa naszego rybactwa rozszerzy się poza granice wybrzeża i będzie podtrzymywana stale i ożywczo w dłuższych podróżach dalekomorskich naszych statków rybołówczych.

(Dokończenie nastąpi).

Międzynarodowa kronika rybacka.

Obfite połowy śledzi na wodach Islandji. Z Rejkjawiku donoszą o wyjątkowo obfitych połowach śledzi sezonu sierpniowego w Islandji. Zasolono 94 000 beczek, gdy w roku ubiegłym w tym okresie zasolono tylko 12 000 beczek. Nie licząc śledzi solonych dostarczono wielką ilość ryby do tranu na zachodnim i północnym brzegu wyspy. Jak komunikuje La Peche Maritime śledź tegoroczny jest najlepszej jakości, a ceny dość są wysokie. Przeszło 100 statków norweskich łowi śledzie na miejscach rybnych i połowy ich są znakomite.

Podróże badawcze statków francuskich. W zwiazku z niezwykłem ożywieniem rybołóstwa na francuskim brzegu atlantyckim statki „La Tanche" i „Pourquoi-Pas?" prowadzą rozległe badania prądów, ukształtowania dna i próbek gruntu w zatoce Biskajskiej.

„La Tanche" bada zbocza „półki przylądowej" przy pomocy sondy echowej Marty, oraz temperaturę morza na rozmaitych głębokościach, dla obliczenia przebiegu zjawisk przypływowych. Rozpoczęto również badania stopnia słoności tych wód na rozmaitych głębokościach. Bark „Pourquoi-Pas?" kapitana Charcot bada prądy i dno dla celów rybołóstwa.

Z gdańskiego rynku rybnego.

Ostatni tydzień stał pod znakiem dowozu z wybrzeża wielkich ilości świeżych śledzików w najlepszym, tłustym gatunku. Mimo dużej podaży tej ryby z obfitych połowów wzdłuż całego wybrzeża ceny w związku z znakomitą jakością śledzików były dość wysokie.

Płacono za funt świeżych śledzi 0,20 guldena, za dorsze 0,40, za fladry 0,40—0,80 gd. zależnie od wielkości, za świeże węgorze 1,50—2,00 gd., za łososie 2,50—3,00 gd, za świeże breitlingi 0,20—030 gd, (oczekuje się zwiększenie połowów tej ryby jeśli zachodni wiatr nadal się utrzyma). Ceny na rybę słodkowodną pozostawały na poprzednim poziomie. W związku z ożywieniem połowów zwłaszcza morskich można liczyć na to, że ceny nieco spadną, chociaż w ostatnim tygodniu jeszcze pozostawały dawne.

Handel śledźmi. Rynek miejscowy coraz więcej się ożywia: przybyło wiele nabywców, w tej liczbie również kupujących towar do Rumunji, z natychmiastową wysyłką. Ponieważ śledzie szkockiego połowu są mniej liczne w roku bieżącym i w dobrym gatunku, więc ceny na nie trzymają się bardzo wysokie. Crownmattfulls tranzytowo przez Gdańsk kosztują obecnie 54 szylingi, Crownmatties 44 szylingi. Ceny na Castlebay przy odbiorze wagonowym. Marka Selected matties 75—76 szyl., marka large matties 85—90 szyl. za dwie półbeczki. Dowóz tego gatunku należy uważać za całkowicie zakończony. Przy odbiorze matjasów z chłodni płaci się drożej około 20 szyl. na dwuch półbeczkach. Ceny na śledzie norweskie pozostają również stałe. Śledzie wiosenne 1926 roku kosztują 22 do 24 szyl. za beczkę, 1927 roku 23—25 szyl. Pół beczki o 3 szyl. na dwu półbeczkach drożej. Poszukiwane są przeważnie 4—500 sztukowe, 5—600 i 6—700 sztukowe wielkości, na które jest zniżka cła do Polski. Do Rumunji brano również nieco drobniejsze, a nawet 8—1000 sztukowe sortowania, chociaż one podlegają również do Rumunji wyższemu cłu.

Ze statków, które przywiozły śledzie, jedynie parowiec Ara miał śledzie norweskie, przeważnie całobeczkowe.

Przywóz śledzi do Polski przez port gdański.

10 września:

norw. par. Ara 557 z Bergen 3723/1 i 200/2 beczek.

niem. par. Annchen Peters 246 z Stornoway.

13 września:

norw. par. Vard 330 z Peterhead, 4253/1 i 1835/2 beczek.

niem. par. Mineral 309 z Stronsay. 2602/1 i 1117/2 beczek.

14 września:

norw. par. Nanna 305 ze Stornoway 506/1 i 333/2 beczek.

17 września:

norw. par. Thore Hafte 353 z Serwicku,

est. par. Valve ze Stornoway,

niem. par. Konsul Suckau 212 z Peterhead.

18 września:

norw. par. Activ 295 z Buckte.

20 września:

niem. par. Leontes 180 z Fraserburgha.

RUCH PORTOWY.

GDYNIA.

Na wejściu.

6 września: duń. par. Nordhild 558 t. z Nyköpingu próny (Pol. Ag. Morska).

7 września: niem. par. Carl Cords 499 t. z Londynu próżny (Sped), norw. par. Dea 1460 t. z Gandawy próżny (Robur), duń. par. Borghild 432 t. z Kopenhagi próżny (Pol. Ag. Morska).

8 września: niem. par. Imperial 563 t. z Gdańska próżny (Reinhold).

9 września: norw. par. Korsfjord 958 t. z Królewca próżny (Pol. Ag. Morska), polski par. Toruń 1122 t. z Rygi próżny (Żegl. Polska).

10 września: szw. par. Inga 731 t. z Kalmaru próżny, niem. par. Minna Cords 552 t. z Haderslevn próżny (Pol. Ag. Morska).

11 września: szw. par. Robur 578 t. z Landskrony próżny (Robur).

12 września: duń. par. Bretland 1235 t. z Kopenhagi próżny.

13 września: szw. par. Verdandi 275 t. z Halmstadu próżny.

Na wyjściu:

7 września: norw. par. Vanja 788 t. do Wasy z węglem (Pol. Ag. Morska), szw. par. Nicke 656 t. do Svanö z węglem (Pol. Ag. Morska) szw. par. Wira 252 t. do Ahus z węglem (Pol. Ag. Morska), duń. par. Northild 558 t. do Mariagaru z węglem (Żegl. Morska).

9 września: polski par. Katowice 1108 t. do Ystadu z węglem (Żegluga Polska), niem. par. Carl Cords 499 t. do Trangsundu z węglem (Sped), duń. par. Borghild 432 t. do Kopenhagi z węglem (Pol. Ag. Morska).

10 września: łot. par. Mary 767 t. do Rygi z węglem (Pol. Ag. Morska), niem. par. Imperial 563 t. do Gjedseru z węglem (Reinhold).

12 września: norw. par. Dea 1460 t. do Gandawy z węglem (Robur), niem. par. Minna Cords 552 t. do Kopenhagi z węglem (Pol. Ag. Morska).

13 września: norw. par. Kordsjord 958 t. do Helsingforsu z węglem (Pol. Ag. Morska).

TCZEW.

Na wejściu:

29 sierpnia: pol. licht. **Alek** 361 t. z Sztokholmu próżna (Wisła-Bałtyk).

2 września: pol. licht. **Bolek** 369 t. z Gdańska próżna (Wisła-Bałtyk).

3 września: pol. licht. **Benek** 369 t. i pol. licht. **Wojtek** 377 t. z Trangsundu próżne (Wisła-Bałtyk).

5 września: pol. licht. **Stefek** 392 t. i niem. licht. D. W. 701 382 t. z Aabenraa próżne, pol. licht. **Antek** 370 t. z Karlstadu próżna (Wisła-Bałtyk).

8 września: pol. licht. **Wacek** 382 t. i pol. licht. **Edek** 352 t. 352 t. z Lemvigu próżne (Wisła-Bałtyk).

9 września: pol. licht. **Franek** 382 t. i pol. licht. **Felek** z Karlstadu próżne (Wisła-Bałtyk).

14 września: pol. licht. **Bronek** 373 z Gdańska próżna (Wisła-Bałtyk).

16 września: pol. licht. **Alek** 361 t. i pol. licht. **Bartek** 373 t. z Kopenhagi próżne (Wisła-Bałtyk).

20 września: pol. licht. **Bolek** 369 t. i pol. licht. **Benek** 369 t. z Arhus próżne (Wisła-Bałtyk).

Na wyjściu:

3 września: pol. licht. **Alek** 361 t. i pol. licht. **Bartek** 373 t. do Kopenhagi z węglem (Wisła-Bałtyk).

6 września: pol. licht. **Bolek** 369 t. i pol. licht. **Benek** 369 t. do Aarhus z węglem (Wisła-Bałtyk).

7 września: pol. licht. **Wojtek** 377 t. do Kopenhagi, niem. licht. D. W. 701 382 t. do Nordborga z węglem (Wisła-Bałtyk).

9 września: pol. licht. **Stefek** 392 t. do Kopenhagi, pol. licht. **Antek** 370 t. do Grenaa z węglem (Wisła-Bałtyk).

12 września: pol. licht. **Wacek** 382 t. i pol. licht. **Edek** 352 t. do Malmö z węglem (Wisła-Bałtyk).

16 września: pol. licht. **Franek** 382 t. i pol. licht. **Felek** 382 t. do Göteborga z węglem (Wisła-Bałtyk)

17 września: pol. licht. **Bronek** 373 t. i pol. licht. **Bartek** 373 t. do Kopenhagi z węglem (Wisła-Bałtyk).

Ruch statków w porcie gdańskim

Na wejściu:

6 września: duń. hol. Superfos z duń. licht. Superfos nr. 4 i duń. licht. Superfos nr. 1 z Kastrop próżne (Lenczat), niem. par. Stadt Stolp 151 t. z Królewca próżny (Befr.-Geschäft), niem. żagl. z mot. Apollo 261 t. z Kronsztadu próżny (Möwenschanze), łot. par. Hermann 519 z Jersey próżny (Reinhold), pol. hol. Krakus z pol. licht. Bronek 373 t. z Schiewenhorst próżne (Wisła-Bałtyk), duń. par. Katholm 877 t. z Aalborga z towarem (Reinhold), niem. par. Brake 336 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), szw. mot. Laponia z Tampy z fosfatem (Behnke i Sieg), szw. par. Gutmundra z Londynu próżny (Polsko-Skand.), niem. par. Teutonia 768 t. z Aarhus próżny (Reinhold) ang. par. Kolpino 1463 t z Hullu z pasażerami i z towarem (Ellermann Wilson), niem. par. Elsa 505 t. z Lerwicku ze śledźmi (Reinhold).

Na wyjściu:

6 września: niem. żagl. Walküre 71 t. z węglem do Malmö (Bergenske), niem. par. Bacchus 381 t. do Rotterdamu z towarem (Wolff), szw. par. Fortunatus 799 t. do Londynu z drzewem (Bergenske), duń. par. Broholm 781 t. do Prestonu z drzewem (Reinhold), niem. par. Imperial 562 t. do Gdyni próżny (Reinhold), niem. par. Sedina 583 t. do Kotki próżny (Reinhold), gdański par. Oberpräsident Delbrück 620 t. do Haaren z drzewem (Reinhold), franc. par. Jumieges 1004 t. do Antwerpji z drzewem (Worms), szw. par. Smaland 1520 t. do Konstantynopola z towarem (Scand. Levante), włoski par. Mirvo 2679 t. do Skelleftea próżny (Schenker), niem. par. Elsa 505 t. do Londynu z drzewem (Reinhold), szw. żagl. z mot. Fenja do Kalmaru z koksem (Ganswindt), ang. par. Baltonia 1449 t. do Lipawy z pasażerami i towarem (Un Baltic Corp.), szw. mot. cyst. Naitea 106 t. do Kolmaru z olejem gazowym (Thor Hals), niem. par. Gretchen Müller 720 t. do Odense z węglem (Artus), niem. par. Stadt Stolp 147 t. t. do Oslo z jęczmieniem (Befr. Gesch.), łot. par. Kurland 428 t. do Horsensu z węglem (Bergenske), ang. par. Rotha do Westhartlepoolu z drzewem (Danz. Schiff. K.), szw. par. Ragnar 430 t. do Wosy z węglem (Artus).

Na wejściu.

7 września: szw. par. Kjell 687 t. z Gefle z rudą, duń. par. Hafnia 1159 t. z Aarhus próżny (Behnke i Sieg), duń. par. Freya 719 t. z Kopenhagi próżny (Lenczat).

7 września: włoski par. Ansaldo Settino 2916 t. z Portu Artura z żelastwem (Behnke i Sieg, Wisłoujście), fiński par. Alexa 371 t z Kopenhagi próżny (Wolff, Neisserhafen), szw. par. Forsvik 698 t. z Göteborga próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), niem. żagl. z mot. Orion 83 t. z Sundsvallu z żelastwem (Ganswindt, Westerpl.), norw. mot. Bob 269 t. z Helsingborga próżny (Bergenske, Pommerensdorf), lit. par. Stefanie 437 t. z Lubeki próżny (Reinhold, b. skład węgla mar.), duń. par. Niels Ebbesen 382 t. z Kopenhagi z pasażerami i towarem (Reinhold, kan. port.), duń. par. Frieda 1270 t. z Södertelje próżny (Reinhold, Pommersdorf), szw. par. Carrie 739 t. z Londynu próżny (Polsko-Skand., Westerpl.), szw. par. Rosiagen 823 t. próżny (Lenczat), szw. par. Ragnar 430 t. z Nakskov próżny (Bergenske), niem par. Wiborg 350 t. z Lubeki z towarem (Lenczat), duński żaglowiec z mot. Fremad z Aarhus z żelastwem (Ganswindt), holend. parowiec Euterpe z Amsterdamu z towarem (Prowe), duń. par. J. C. Jacobsen 740 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold).

Na wyjściu.

7 września: szw. par. Helle 480 t. do Pargasu z węglem (Reinhold), norw. par. Anjer. 3738 t. do Pitea próżny (Schenker), niem. par. Dalaelfen do Helsingforsu z węglem (Artus), duń. żagl. Gutmund 73 t. do Nexö z węglem (Ganswindt).

7 września: niem. par. Dalaelfen 879 t. do Helsingforsu z węglem (Artus), szw. par. Tyr 432 t. do Malmö z węglem (Behnke i Sieg), duń. par. Lidsoe do Assensu z węglem (Danz. Schiff. K.), niem. par. Angeln 319 t. do Gandawy z drzewem (Behnke i Sieg), szw. par. August 427 t. do Sönderborga z węglem (Artus), duń. par. Skane do Londynu z drzewem (Shaw, Lovell), polski par. Poznań 1122 t. do Calais z drzewem (Warta), niem parowiec Elsa 505 t. do Tallinu z resztą śledzi (Reinhold), łot par. Gauja 895 t do Rygi z węglem (Bergenske), torw. par. Jotun 303 t. do Tynedocku z drzewem (Reinhold), lit. par. Stefanie 437 t do Kotki próżny (Reinhold), szw par. Juno 620 t. do Ystadu z węglem (Behnke i Sieg).

Na wejściu.

8 września: niemiecki par. Sawal 310 t. z Królewca z towarem (Reinhold), gdański parowiec Peter von Danzig 429 t. z Królewca próżny (Reinhold), niem. par. Ymir 2420 t. z Lulea z rudą (Behnke i Sieg), norw. mot. America 3500 t. z New Orleans z towarem (Bergenske), gdański par. Etzel 593 t. z Nyköpingu próżny (Behnke i Sieg). norw. par. Henry 336 t. z Wicku ze śledźmi (Reinhold), niem. par. Masuren 300 t. z Kłajpedy z drzewem i towarem (Reinhold), szw. par. Plato 541 t. z Helsingöru próżny (Reinhold), szw. par. Tanja 341 t. ze Słupska próżny (Danz. Schiff. K.)

8 września: niem. mot. Gertrud II 107 t. z Dzierzłowa próżny (Bergenske, Westerpl.), niem. par. St. Lorenz 343 t. z Lubeki z towarem (Lenczat). duń. par. Knud Villemoes próżny (Morry, Wisłoujście), niem. par. Elin 348 t. z towarem (Wolff, kan. port.), torw. par. Wendia 303 t. ze Stronsay ze śledziami (Reinhold, Bleihof), duń. żagl. Anna 157 t. z Kopenhagi z żelastwem (Ganswindt), szw. żagl. z mot. Hedwig z Ystadu próżny (Ganswindt), norw. par. Vestmanröd 343 t. ze Stornoway ze śledziami (Reinhold, Kielgraben),

niem. par. Rudolf 157 t. ze Szczecina z towarem (Prowe, śpichlerz Baltic), łot. par. Viesturs 338 t. z Hou próżny (Artus, Westerplatte).

Na wyjściu.

8 września: duń. draga Passepartout do Gdyni próżna (Stocznia Gdańska), duń. hol. Superios do Kopenhagi próżny (Lenczat), gdański par. Edith Bosselmann 291 t. do Bremy z drzewem (Reinhold), norw. mot. Bob 269 t. do Fredrikshaldu z węglem (Bergenske), duń. par. Vendia 627 t do Kopenhagi z węglem (Polsko-Skand.), norw. mot. America 3061 t. do Kotki próżny (Bergenske), gdański parow. Echo 555 t. do Antwerpji z drzewem (Behnke i Sieg), włoski par. Dardania 2299 t. do Kotki próżny (Warta), duń. par. Polarhavet 1287 t. do Göteborga z węglem (Artus).

8 września: niem. par. Bernard Blumenfeld 1675 t. do Sztokholmu z węglem (Vogt), szw. par. Esther 893 t. do Gefle z węglem (Behnke i Sieg).

Na wejściu.

9 września: szw. par. Billerud 118 t. z Aarhus próżny (Polsko-Skand., Westerpl.), niemiecki par. Lothar 258 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), niem. par. St. Gertrud 211 t. z Lubeki z towarem (Lenczat, kan. port.), ang. par. Baltonia 1449 t. z Lipawy z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp., kan. port.), duń. par. Skodsborg 850 t. z Korsöru próżny (Bergenske), niem. par. Spitzberg 154 t. ze Słupska próżny (Reinhold, Westerpl.), niem. par. Finnland 246 t. z Helsingöru próżny (Reinhold, Westerpl.), niem. hol. Jägersberg z kranem pływającym Hugo tinn s II z Szczecina (Artus, Victoriawand), szw. par. Freja 711 t. z Varbergu próżny (Bergenske, Westerpl.), szw. par. Gusten 343 t. z Karlskrony z próżnemi beczkami (Behnke i Sieg, b. skład węgla mar.), norw. par. Okso 107 t. z Karrebaksminde próżny (Ick, Westerpl.), szw. par. cyst. Naitea 106 t. z Oskarshamnu próżny (Thor Hals, Schellmühl), szw. par. Gudrun 452 t. z Malmö próżny (Bergenske, Westerpl.), szw. par. Thure 295 t. z Karlshamnu próżny (Danz. Schiff. K.), włoski par. Rafaelo z Triestu próżny (Reinhold), niem. par. Cewea 270 t. z Szczecina próżny (Behnke i Sieg).

Na wyjściu.

9 września: duń. par. Victoria 1160 t. do Kopenhagi z węglem (Polsko-Skand.). niem. par. Martha Schröder 344 t. do Kłajpedy z resztą ładunku śledzi (Reinhold), szw. par. Oddevold 644 t do Oxelösundu z węglem (Bergenske), szw. par. A. K. Fernström 433 t. do Sodertelje z węglem (Bergenske), niem. hol. Jägersberg do Kilonji próżny (Artus), szw. hol. Holger 14 t. z licht. Hallsta III 473 t. do Karlstadu z węglem (Polsko-Skand.), gdański par. D. Siedler 256 t. do Rotterdamu z drzewem (Reinhold), ang. par. Kolpino 1463 t. do Hull z pasażerami i towarem (Ellermann i Wilson), niem. par. Wiborg 350 t do Wyborga z towarem (Lenczat), niem. par. Alfred Rehder 494 t do Kardyfu z drzewem (Vogit), niem. par. Luleaelf do Hamburga z drzewem (Prowe), szw. par. Indus 479 t. do Karlstadu z węglem (Artus), niem. par. St. Lorenz 343 t. do Rygi z towarem (Lenczat), niem. par. Saval 301 t. do Rotterdamu z towarem (Reinhold), szw. parowiec Gudmundra do Sztokholmu z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. Elsa 646 t. do Trelleborga z węglem (Bergenske), niem. par. Weser 289 t. do Westhartlepoolu z drzewem (Lenczat), ang. par. Baltonia 1449 t. do Londynu z pasażerami i towarem (Un. Baltic, Corp.), łot. par. Kriws 822 t. do Antwerpjii z drzewem (Voigt), szw. par. Tanja 341 t. do Helsingborga z węglem (Danz. Schiff. K.).

Na wejściu.

10 września: duń. par. Niord 283 t. z Aarhus z towarem (Bergenske), szw. par. Trio 832 t. z Göteborga próżny (Artus), szw. par. Iris 169 t. z Malmö z towarem (Reinhold, kan. port.), ang. par. Randysike 992 t. z Hull próżny (Danz Schiff. K., b. port ces.), est. żagl. Uku 384 t. z Londynu z żelastwem (Reinhold, Viktoriavand). duń. par. Hans Maersk 1136 t. z Kłajpedy próżny (Reinhold, b. port ces.), gdański par. Balticum 364 t. z Bandholmu próżny (Behnke i Sieg, Alldag), niem. par. Otto Cords 494 t. z Nykjöbingu próżny (Reinhold, kan. port.), norw. par. Ara 557 t. z Bergen ze śledziami (Bergenske, kan. port.), ang. par. Presto 473 t. z Nykjöbingu próżny (Bergenske, kan. port.), niem. par. Annchen Peters 246 t. z Stornoway ze śledziami (Reinhold, kan port.).

Na wyjściu.

10 września: szw. par. Ragnar 430 t. do Randersu z węglem (Bergenske).

10 września: szw. par. Plato 951 t. do Wyborga z węglem (Reinhold), niem. par. Masuren 299 t. do Szczecina z drzewem (Reinhold), franc. par. Jocelin de Rohan 1184 t. do Rouen z węglem (Morry), niem. par. Rudolf 157 t. do Szczecina z cukrem (Prowe), niem. par. Spitzberg 154 t. do Karlskrony z węglem (Reinhold), szw. mot. cyst. Neithea 106 t. do Kalmaru z olejem gazowym (Thor Hals), polski transportowiec Wilja 2266 t. do Cherbourga próżny (Rząd Polski), duń. par. J. C Jacobsen 740 t. do Kopenhagi z towarem i końmi (Reinhold), niem. par. Herbert 183 t. do Hamburga z towarem (Prowe), niem. par. Elsfleth 275 t. do Hull z drzewem (Artus), niem. mot. Gertrud II 107 t. do Karlshamnu z węglem (Bergenske), gdański par. Peter von Danzig 429 t. do Westhartlepoolu z drzewem (Reinhold), niem. par. St. Gertrud 211 t. do Lubeki z drzewem (Lenczat), norw. par. Vestmanrod 343 do Oernsköldsviku próżny (Reinhold), niem. par. Lothar 257 t. do Hamburga z drzewem (Behnke i Sieg), austr. mot. Hai 24 t do Amsterdamu ze spirytusem (Bertram), duń. par. Knud Villemoes 860 t. do Esbjergu z węglem (Reinhold), polski par. Kraków 1122 t. do Vallviku z węglem (Warta), łot. par. Viesturs 338 t. do Saxkjöbingu z węglem (Artus),

Na wejściu:

11 września: szw. par. Karin 196 t. z Sztokholmu z towarem (Thor Hals, b. skład węgla mar.), duń. par. Bothal 1223 t. z Kopenhagi próżny (Artus, Westerpl.), duń. par. Lituania 3940 t z Nowego Jorku z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp. Vistula), gdański hol. Ernst 58 t. z gd. licht. Danzig I 579 t. i Danzig II 596 t. ze Saxkjöbingu prżne (Behnke i Sieg, Westerplatte), szw. żagl. Delos 186 t z Wismaru próżny (Polsko-Skand., Westerpl.), łot. par. Auseklis 821 t. z Kołobrzegu próżny (Voigt, Westerpl.), szw. par. Helios 954 t. z Sztokholmu próżny (Behnke i Sieg, Westerplatte), duń. par. Hadsund 1163 t. z Kopenhagi próżny (Behnke i Sieg, kan. port.), torw. par. Gunnar 714 t. z Horsensu próżny (Ick, Westerplatte), jugosłow. par. Niegos 27 t. z Ystadu próżny (Polsko-Skand.), duń. par. Skagerrak 524 t. z St. Nazaire z żelastwem (Bergenske, Westerpl.), szw. par. Elsie 826 t. z Uddewalli próżny (Polsko-Skand., Alldag), duń. par. Olaf 1181 t. z Kopenhagi próżny (Behnke i Sieg), szw. par. Wira 252 t. z Aarhus próżny (Bergenske), norw par. Sagatind 964 t. z Aalborga próżny (Bergenske), niem. par. Hagen 1062 t. z Szczecina próżny (Voigt).

Na wyjściu:

11 września: fiński par. Alexa 371 t. do Bremy z towarem (Wolff), czechosłow. par. Seefahrt 67 t. do Rotterdamu ze spirytusem (Bertram), szw. par. Pan 560 t. do Halmstadu z węglem (Behnke i Sieg), duń. żagl. z mot. Söstrene 49 t. do Fredrikstadu z węglem (Ganswindt), szw. par. Thure 295 t. do Limhamnu z węglem (Danz. Schiff. K.), norw. par. Oksö 107 t. do Bergen z węglem (Ick) duń. par. Niels Ebbesen 382 t. do Kopenhagi z pasażerami i towarem (Reinhold), szw. par Carrie 739 t. do Aarhus z węglem (Polsko-Skand.), łot. par. Herman 519 t. do Rygi z węglem (Reinhold).

Na wejściu.

12 września: szw. par. Aegir 754 t. z Kalmaru próżny (Bergenske), niem. hol Herkules z licht. Rhein 646 t. z Aabenraa i Main 646 t. z Gravensteinu próżne (Voigt i Artus), szw. par. Ariel z Helsingeru próżny (Behnke i Sieg), duń. par. Prins Knud 783 t. z Malmö próżny (Behnke i Sieg), duń. par. W-we Th. Malling 1125 t. z Aarhus próżny (Reinhold), duń. par. Ellensborg 729 t. z Kopenhagi próżny (Bergenske), niem. par. Elektra 796 t. z Bremy z towarem (Wolff), franc. par. Dainville 836 t. z Antwerpji z towarem (Worms).

12 września: gdański par. Hammonia 658 t. z Aalborga próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Riga 675 675 t. z Lubeki z towarem (Lenczat, Russenhof), fiński par. Aegir 457 t. z Helsingforsu z towarem (Wolff, kan. port.), niem. par. Gratia 1301 t. z Sunderlandu próżny (Behnke i Sieg), duń. par. Victoria 1160 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand., b. port ces.), duń. par. Bretagne z Brukseli próżny (Shaw, Lovell, Alldag), niem. par. W. C. Frohne 189 t. z Królewca próżny (Prowe), łot. par. Kandawa 1170 t. z Gandawy próżny (Voigt).

Na wyjściu.

12 września: duń. par. Frida 1270 t. do Harsensu z węglem (Reinhold).

12 września: niem. par. Otto Cords 494 t. do Pargasu z węglem (Reinhold), polska licht. Bronek 373 t. do Tczewa drogami wewnętrznemi próżna (Wisła-Bałtyk), szw. par. Gusten 353 t. do Ystadu z węglem (Behnke i Sieg), szw. żagl. z mot. Hedwig 113 t. do Landskrony z węglem (Ganswindt), niem. par. Finnland 246 t. do Masnedsundu z węglem (Reinhold), gdański par. Prosper 410 t. do Falkenbergu z węglem (Behnke i Sieg), duń. par. Marx 719 t. do Londynu z drzewem (Bergenske), niem. par. Annchen Peters 246 t. do Królewca ze śledziami (Reinhold), szw. par. Roslagen 823 t. do Iggesundu z węglem (Lenczat).

Na wejściu

13 września: norw. par. Energia z Królewca próżny (Reinhold), szw. par. Ido 171 t. z Kopenhagi próżny (Bergenske), ang. par. Smolensk 1534 t. z Londynu z pasażerami i towarem (Ellerman i Wilson), ang. par. Baltara 1387 t. z Londynu z pasażerami i towarem (Ellerman i

Wilson), ang. par. Baltara 1387 t. z Londynu z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), szw. żagl. Astrid 69 t. z Kopenhagi z żelastwem (Bergenske), duń. par. Hans Broge 1235 t. z Sfaxu z fosfatem (Warta), niem. żagl. z mot. Frieda 55 t. z Kołobrzegu próżny, szw. par. Rurik 253 t. z Kłajpedy z towarem (Behnke i Sieg), niem. par. Karl 166 t. z Hamburga z towarem (Prowe).

13 września: fiński par. Navigator 2274 t. próżny (Bergenske), niem. par. Bonus 519 t. z Hamburga z towarem Behnke i Sieg, wolna strefa), duń. par. Jan 1035 t. z Antwerpji próżny (Shaw Lovell, Neiserhaffen), norw. par. Vard 330 z Peterhead ze śledziami (Behnke i Sieg, kan. port.), fiń. mot. cyst. Margaretta 260 t. z Wasy próżny (Behnke i Sieg), szw. par. Marianne 672 z Szczecina próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Mineral 309 t. z Stronsay ze śledziami (Reinhold, kan. port.), ang. par. Kovno 1477 z Hull z pasażerami i towarem (Ellerman i Wilson), niem. żagl. z mot. Schwalbe 90 t. z Westerwick z kamieniami (Bergenske).

Na wyjściu.

13 września: szw. par. Forsvik 699 t. do Goteborga z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Signal 2558 t. do Kilonji próżny (Behnke i Sieg), duń. par. Faro 277 t. do Rygi próżny (Bergenske), szw. par. Gudrun 483 t. do Malmö z węglem (Bergenske).

13 września: holend. par. Euterpe 543 do Amsterdamu z towarem (Prowe), gd. par. Etzel 593 do Antwerpji z towarem (Behnke i Sieg), niem. par. Riga 571 do Tallinu z towarem (Lenczat i Co), niem. par. Gunter 884 do Calais z drzewem (Mory i Co), szw. par. Elsie 826 do Sztokholmu z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. Iris 196 do Helsingforsu z towarem (Reinhold), ang. par. Baltara 1387 do Lipawy z pasażerami i towarem (United Baltic Co), duń. par. Niord 283 do Aarhus z towarem (Bergenske), niem. par. W. C. Frohne 189 do Helsingforsu z węglem (Prowe), niem. par. Electra 796 do Rygi z towarem (Wolff i Co), duń. par. Oddevold 664 do Leningradu próżny (Bergenske).

Na wejściu:

14 września: norw. par. Nanna 305 t. z St Mary ze śledziami (Reinhold), niem. par. Egeria 850 t. z Rotterdamu z towarem (Wolff), niem. par. Imatra 544 t. z Lubeki z towarem (Lenczat), szw. żagl. z mot. Lilian 70 t. z Sztokholmu z żelastwem (Thor Hals), niem. hol. Enak 6 t. z polskiemi lichtugami Jurek 634 t. i Janek 633 t. z Karlstadu próżne (Wisła-Bałtyk), szw. żagl. z mot. Moland z (Reinhold, kan. port.), duń. par. Borghild 431 t. z Kopenhagi próżny (Danz. Schiff-Kontor), łot. par. Kurbads 1263 z Calais próżny (Adolph Voigt, Westerpl.), szw. żagl. z mot. Veritas 73 z Goteborga z żelastwem (Bergenske, Westerpl.), niem. hol. Henry Peters z Hamburga próżny (Danz. Schiff-Kontor), duń. par. Niels Ebbesen 382 z Kopenhagi z pocztą i z pasażerami (Reinhold, kan. port.), szw. par. Innaren 1033 z Havanny z żelastwem (Skand. Levante, wolna strefa), niem. par. Friedrich Jürgen 534 z Antwerpji z towarem (Behnke i Sieg), szw. par. Egon 291 z Rygi z towarem (Reinhold, kan. port.).

14 września: niem. żagl. z mot. Fortuna 49 t z Elbląga ze zbożem Westerpl.), austr. par. Hera 107 t. ze spiritusem (Bertram, basen Holmu), duń. par. Themis 155 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand., Westerpl.), niem. par. W. C. Frohne 189 t. próżny (Prowe), duń. par. J. C. Jacobsen 740 t. z Kopenhagi z pasażerami i towarem (Reinhold).

Na wyjściu:

14 września: gd. par. Hammonia 658 do Halmstadu z węglem (Behnke i Sieg), duń. par. Victoria 1160 do Kopenhagi z węglem (Polsko-Skand.), gd. par. Balticum 364 do Assensu z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Billerund 118 do Goteborga z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. Freja 711 do Söderhamnu z węglem (Bergenske), pol. hol. Krakus do Schiewenhorstu próżny (Wisła-Bałtyk), niem. par. Teutonia 768 do Aarhus z węglem (Reinhold), niem. par. Brake 336 do Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), duń. par. Bothal 1223 t. do Kopenhagi z węglem (Artus), duń. par. Freya 719 do Liverpoolu z drzewem (Lenczat), szw. par. Tyra 242 do Rönnebyred z węglem (Bergenske), pol. par. Wilno 1121 do Odense z węglem (Bergenske), fsk. mot. cyst. Margarete 260 do Helsingforsu z olejem gazowym (Behnke i Sieg), norw par. Henry 336 do West-Hartlepoolu z drzewem (Reinhold).

14 września: niem par. Imatra 544 t. do Wyborga z sodą (Lenczat), niem. par. Cewea 270 t. do Newcastle z drzewem (Behnke i Sieg), duń. par. Ellensborg 729 t. do Horsensu z drzewem (Bergenske), niem. par. Ymir 2420 t. do Lulea próżny (Behnke i Sieg), norw. par. Gunvor Tysland 698 t. do Hull z drzewem (Danz. Schiff. K.).

Na wejściu:

15 września: niem. żagl. z mot. Marie 79 t. z Tallinnu próżny (Ganswindt, kan. port.), łot. par. Kurland 428 t. z Horsensu próżny (Prowe, Westerpl.), ang. par. Bombardier 259 t. z Lipawy próżny (Reinhold, kan. port.), niem. par. Gretchen Müller 720 t. z Odense próżny (Reinhold, Westerpl.),duń. par. Polly 463 t. z Stralsundu próżny (Bergenske, b. port ces.), norw. par. Bomma 461 t. z Oslo z towarem (Bergenske), niem. par. St. Jürgen 343 t. z Lubeki z towarem (Lenczat), szw. par. Sven 196 t. z Malmö z towarem (Reinhold), ang. par. Crofter 276 t. z Lipawy próżny (Shaw, Lovell, kan. port.), niem. par. Orlanda 628 t. z Rotterdamu z drzewem i towarem (Nordd. Lloyd, kan. port.), szw. par. Gota 674 t. z Oskarshamnu z rudą (Polsko-Skand., kan. port.), niem. par. Renata 578 t. z Londynu z żelastwem (Voigt, Viktoriawand), ang. par. Baltannic 1034 t. z Rygi z pasażerami i towarem (U Baltic Corp.), duń. par. Danevirke 695 t. z Kopenhagi próżny (Shaw, Lovell).

Na wyjściu.

15 września: norw. par. Gunnar 714 t. do Moes z węglem (Ick), niem. hol. Enek 6 t. do Schiewenhorstu próżny (Wisła-Bałtyk), szw. par. Karin 196 t. do Sztokholmu z towarem (Thor Hals), duń. par. Katholm 877 t. do Liverpoolu z drzewem (Reinhold), niem. par. Umeaelf 550 t. do Dowru z drzewem (Lenczat), szw. par. Ariel 958 t. do Sztokholmu z węglem (Behnke i Sieg), ang. par. Helmond 581 t. do Leith z towarem (Reinhold), fiński par. Aegir 457 t. do Helsinforsu z towarem (Bornhold), szw. mot. Laponia 3157 t. do Lulea próżny (Behnkei Sieg), ang. par. Baltannic 1034 t. do Londynu z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), ang. par. Sandysike do Hull z drzewem (Danz. Schiff. K.), szw. par. Aegir 753 t. do Kalmaru z węglem (Bergenske), szw. par. Freja 711 t. do Sandarne z węglem (Bergenske).

Na wejściu:

16 września: szw. par. Tyr 431 t. z Landskrony próżny (Artus), szw. par. Orlando 1057 t. z Londynu próżny (Artus), niem. żagl. z mot. Olga 97 t. z Kopenhagi z żelastwem (Bergenske) ang. par. Therese 607 t. z Korsöru próżny (Danz. Schiff. K.), ang. par. Baltara 1387 t. z Lipawy z towarem (Un. Baltic Corp.), niem. par. Thalia z Elbląga próżny (Behnke i Sieg),szw. par. Rewa 715 t. z Oxelosundu z rudą (Behnke i Sieg), szw. par. Felicja 687 t. z Halmstadu próżny (Behnke i Sieg). szw. par. August 427 t. z Odense próżny (Behnke i Sieg), niem. par. St. Bertrud 211 t. z Lubeki z towarem (Lenczat), szw. par. Aina 712 t. próżny (Polsko-Skand.).

16 września: duń. mot. Maagen 97 t. z Elbląga próżny (Bergenske, kolej nadw.), niem. par. cyst. Nordsee 128 t. z Aabenraa próżny (Scharenberg, b. skład węgla mar.), norw. par. Kolsaas 367 t. z Szczecina próżny (Shaw, Lovell, kan. port.), niem. par. Grimgerde 406 t. z Królewca próżny (Voigt), łot. par. Krimulda 1150 t. z Gandawy próżny (Voigt).

Na wyjściu:

16 września: norw. par. Vard 331 t. do Królewca próżny (Behnke i Sieg), szw. żagl. z mot. Moland 241 t. do Fredrikshallu z węglem (Reinhold), norw. par. Skagatind do Fragerviku z węglem (Bergenske), szw. par. Kjell 687 t. do Kalmaru z węglem (Polsko-Skand.), niem. hol. Herkules z licht. Main 646 t. i Rhein 646 t. do Sönderborga i Haderslevn z węglem (Artus), niem. żagl. z mot. Orion do Gefle z cementem (Ganswindt), szw. żagl. Delos 186 t. do Kalmaru z węglem (Polsko-Skand.), duń. par. Prins Knud 783 t. do Sundsvallu z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Barbara 522 t. do Wyborga z węglem (Reinhold)

16 września: duń. par. Wwe Th. Malling 1125 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold), łot. par. Anseklis 721 t. doKothi z węglem (Voigt), ang. par. Smolensk 1534 t. do Londynu z pasażerami i towarem (Ellerman i Wilson), niem. par. Lisbeth Zelck 565 t. do Goole z drzewem (Danz. Schiff. K.), ang par. Kowno 1477 t. do Hull z pasażerami i towarem (Ellerman i Wilson) szw. żagl. z mot. Ido 171 t. do Ratanu z węglem (Bergenske), ang. par. Baltara 1387 t. do Londynu z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), niem. par. Orlando 678 t. do Rotterdamu z towarem (Nordd. Lloyd), niem. żagl. z mot. Fortuna 129 t. do Aarhus z żytem (Ganswindt), duń. żagl. zmot Themis do Hammerhavnu z węglem (Polsko-Skand.), duń. żagl. z mot. Fremad 55 t. do Aeroskjöpingu z węglem (Ganswindt), niem. par. Bonus 519 t. do Skelleftea próżny (Behnke i Sieg), norw. par. Wendla 304 t. do Tynedocku z drzewem (Behnke i Sieg), łot. par. Kandava 1170 t. do Rygi z węglem (Voigt), niem. par. Frithjof 1017 t. do Delfzylu z drzewem (Voigt), duń. par. Antwerpen do Londynu ze zbożem i cukrem (Reinhold).

Na wejściu.

17 września: est. par. Valve 241 t. ze Stornoway ze śledźmi (Reinhold), niem. par. Pommern ze Stratoni z rudą (Reinhold), franc. par. Seine 803 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold), norw. par. Ora 599 t. z Hamburga próżny (Polsko-Skand., Westerpl.), szw. par. Figge 386 t. z Stege próżny (Bergenske, Westerpl.), niem. par. Danzig 575 t. z Lubeki próżny (Lenczat, b. skład węgla mar.), szw. par. Hebe 611 t. z Malmö próżny (Reinhold, Westerpl.), norw. par. Thore Hafte 353 t. z Lerwicku ze śledźmi (Lenczat, Kielgraben), niem. żagl. z mot. Greta 93 t. z Elbląga próżny (Bergenske), duń. par. Estland 724 t. z Londynu próżny (Shaw, Lovell, Wisłoujście), niem. par. Wachtel 544 t. z Antwerpji z towarem (Nordd. Lloyd, wolna strefa), łot. par. Falconer 270 t. z Rygi próżny (Shaw, Lovell, Strohdeich), szw. par. Gusten 353 t z Ystadu próżny (Bergenske, Westerpl.), duń. par. Nord-

hild 557 t. z Mariageru próżny (Shaw, Lovell, kan. port.)

17 września: duń. par. Ulba 464 t. z Kalundborga próżny (Polsko-Skand.), duń. par. Marianne 712 t. próżny (Shaw. Lovell), duń. par. Ingeborg S. 710 t. z Aarhus próżny (Bergenske, Wisłoujście), niem. par. Käte 643 t. z Amsterdamu próżny (Bergenske, Westerpl.), niem. par. Desia 265 t. z Szczecina próżny (Reinhold, Strohdeich), niem. par. Bürgermeister Eschenburg 346 t. z Lubeki próżny (Lenczat, b. skład węgla mar.), norw. żagl. z mot. Regina 134 t. z Szczecina próżny (Behnke i Sieg, kolej nadw.), niem. par. Consul Suckau 212 t. z Peterhaed ze śledźmi (Reinhold, kan. port.).

Na wyjściu:

17 września: niem. par. Hugo Ferdinand 1092 t. do Manchestru z drzewem (Bergenske), szw. par. Trio 832 t. do Norrköpingu z węglem (Artus), duń. par. Borghild 431 t. do Kopenhagi z węglem (Danz. Schiff. K.), duń. par. Brynhild 1345 t. do Sztokholmu z węglem (Ick), norw. par. Nanna 305 t. do Drammen z węglem (Reinhold), gdański hol. Ernst 58 t. z licht. Danzig I, 579 t. do Sönderborga i Danzig II 596 t. do Fredrikshavnu z węglem (Behnke i Sieg), duń. par. J C. Jacobsen 740 t. do Kopenhagi z towarem i końmi (Reinhold), niem. par. St. Jürgen 343 t. do Rygi z towarem (Lenczat), niem. par. Thalia 286 t. do Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), ang. par .Bombardier 259 t. do Londynu z drzewem (Reinhold), szw. par. Sven 196 t. do Helsingforsu z towarem (Reinhold), duń. par. Skodsborg 850 t. do Londynu z drzewem (Bergenske), niem. par. Friedrich Jürgen 535 t. do Hamburga próżny (Behnke i Sieg), norw. par. Ara 557 t do Malmö z towarem (Bergenske), niem. par. St. Gertrud 211 t. do Lubeki z towarem (Lenczat), duń. mot. Maagen 97 t. do Kłajpedy z cementem (Bergenske), łot. par. Kurland 428 t. do Karrebäksminde z węglem (Prowe).

17 września: ang. par. Presto 473 t. do Newcastle z drzewem (Bergenske), duń. par. Marko 754 t. do Wasy z węglem (Artus), ang. par. Crofter 276 t. do Grimsby z drzewem (Shaw, Lovell), szw. par. Rurik 247 t. do Sztokholmu z towarem (Behnke i Sieg), belg. par. Scheldesop 248 t. do Antwerpji z towarem (Wolff), szw. par. Egon 291 t. do Göteborga z towarem (Reinhold), szw. par. Dagny 426 t. do Thistedu z węglem (Bergenske), niem. par. Karl 166 t. do Hamburga z towarem (Prowe), niem. par. Danzig 575 t. do Wyborga próżny (Lenczat), holend. par. Waalhavn 2170 t. do Antwerpji z drzewem (Behnke i Sieg), szw. par. Helios 924 t. do Göteborga z węglem (Behnke i Sieg).

Na wejściu:

18 września: norw. par. Lyng 271 t. z Królewca z żytem (Danz. Schiff. K.), szw. par. Ingeborg 191 t. z Kopenhagi próżny (Wolff, kan. port.), duń. par. Aalborg 723 t. z Nakskov próżny (Bergenske, Wisłoujście), norw. par. Knud Skallruren 398 t. z Göteborga próżny (Polsko-Skand., Westerpl.), szw. żagl. z mot .Karina 282 t. z Karlshamnu próżny (Polsko-Skand., b. port ces.), norw. par. Patrick 333 t. z Kłajpedy z towarem (Lenczat, kan. port.), gdański par. Mottlau 430 t. z Antwerpji z towarem (Behnke i Sieg). niem. hol. Enak 6 t. z Schiewenhorst próżny (Wisła-Bałtyk, Ballastkrug), polski par. Poznań 1122 t. z Calais próżny (Behnke i Sieg), duń. par. Polarhavet 1287 t. z Göteborga próżny (Reinhold), szw. par. Carrie 739 t. z Aarhus próżny (Behnke i Sieg), ang. par. Akenside z Królewca (Voigt), łot. par. Kalpaks z Calais próżny (Voigt), franc. par. Germinal z Rotterdamu próżny (Bestmann), duń. par. Martin Goldschmidt 1253 t. z Kopenhagi próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Käthe 267 t. z Szczecina próżny (Behnke i Sieg), norw. par. Sarpen 1100 t. z Sarpsborga próżny (Polsko-Skand.), szw. par. Annie 698 t. z Sölvesborga próżny (Behnke i Sieg), szw. par. Wira 252 t. z Rönnebyredd próżny (Polsko-Skand.), niem. par. Imperial 563 t. z Gjedseru próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Vineta z Szczecina z towarem Reinhold).

Na wyjściu:

18 września: szw. par. Aina 772 t. do Oslo z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. Gretchen Müller 720 t. do Nantes z węglem (Reinhold), norw. par. Thore Hafte 354 t. do Królewca próżny (Lenczat), szw. par. Göta 674 t. do Gdyni próżny (Polsko-Skand.), włoski par. Raffaele 2173 t. do Neapolu z węglem (Reinhold), niem. par. Bürgermeister Eschenburg 346 t. do Trangsundu próżny (Lenczat), norw. par. Patrick 333 t. do Aberdeen z towarem (Lenczat), norw. par. Syng 271 t. do Trelleborga ze zbożem (Behnke i Sieg), niem. par. Pommern 2002 t. do Szczecina z resztą ładunku rudy (Reinhold).

Na wejściu:

19 września: duń. par. Victoria 1160 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand.), szw. par. Magnar 648 t. z Bremy próżny (Bergenske), szw. par. Forsvik 699 t. z Göteborga próżny (Polsko-Skand.), szw. par. Gudrun 483 t. z Malmö próżny (Bergenske), szw. par. Tanja 340 t. z Helsingborga próżny (Danz Schiff. K.), niem. par. Anni Ahrens 554 t. z Londynu z żelastwem (Behnke i Sieg), szw. par. Pan 526 t. z Halmstadu próżny (Behnke i Sieg, kan. port.), niem. żagl. z mot. Fulda 48 t. z Kłajpedy (Ganswindt, Mövenschanze). duń. par. Niord 283 t. z Aarhus z towarem (Bergenske, kolej nadw.), niem. par. Alt-Heidelberg 671 t. z Szczecina próżny (Reinhold, b. skład węgla mar.), szw. par. Othello 1056 t. z Aalborga próżny (Polsko-Skand.), szw. par. Verdandi 274 t. z Halmstadu próżny (Bergenske, kolej nadw.), niem. par. Mina Cords 552 t. z Kopenhagi próżny (Prowe, Weserpl.), duń. żagl. Altea 63 t. z Kopenhagi z żelastwem (Prowe, Westerpl.), niem. par. Flottbeck 1228 t. z Hamburga próżny (Voigt, Legan), niem. par. Luleaelf 549 t. z Hamburga z towarem (Prowe).

Na wyjściu:

19 września: szw. par. Marianne do Malmö z węglem (Behnke i Sieg).

19 września: duń. par. Niele Ebbesen 382 t. do Kopenhagi z pasażerami i towarem (Reinhold), duń. par. Uffe 1164 t. do Fagerviku z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. Orlando 1037 t. do Sundsvallu z węglem (Artus), szw. par. Tyr 430 t. do Sönderborga z węglem (Artus), franc. par. Seine 813 t. do Bordeaux z drzewem i towarem (Reinhold).

Na wejściu.

20 września: ang. par. Baltonia 1449 t. z Londynu z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), duń. par. Vilsund 719 t. z Drammen próżny (Bergenske), niem. mot. Dietrich Boonekamp 582 t. z Odense próżny (Behnke i Sieg), duń. żagl. z mot. Amager 60 t. z Nakskov z żelastwem (Bergenske), szw. par. Bengt 289 t. z Kilonji próżny (Reinhold), niem. par. Aeolus 356 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), niem. par. Castor z Rotterdamu z towarem (Wolff).

Na wyjściu:

20 września: niem. par. Wachtel 554 t. do Tallinnu z towarem (Nordd. Lloyd), szw. par. Figge 406 t. do Hudiksvallu z węglem (Bergenske), szw. żagl. z mot. Carin 276 t. do Kalmaru z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. cyst. Nordsee 128 t. do Vejle z melasą (Scharenberg).



Międzyportowy rozkład jazdy pociągów.

Z Tczewa do Gdańska.	Z Gdańska do Gdyni
0.13 — 0.58	— — —
4.45 — 5.45	6.15 — 6.47
7.10 — 7.45	8.00 — 8.31
8.00 — 8.26	8.41 — 9.12
8.26 — 9.19	— — —
9.40 — 10.08	10.35 — 11.07
10.01 — 11.00	— — —
11.20 — 11.48	11.56 — 12.22
12.00 — 12.47	13.05 — 13.37
14.19 — 15.17	15.33 — 16.06
16.31 — 17.00	17.16 — 17.50
— — —	17.55 — 18.28
17.27 — 18.03	19.15 — 19.53
19.37 — 20.30	— — —
20.10 — 20.42	21.05 — 21.44
— — —	23.20 — 23.56
23.11 — 0.05	— — —

Z Gdyni do Gdańska.	Z Gdańska do Tczewa.
— — —	3.20 — 4.16
6.48 — 7.18	7.30 — 8.19
— — —	8.35 — 9.17
8.40 — 9.10	10.47 — 11.40
11.30 — 12.03	12.15 — 12.48
12.51 — 13.23	13.37 — 14.18
14.08 — 14.44	15.10 — 15.48
15.31 — 16.01	16.40 — 17.37
17.19 — 17.45	17.54 — 18.22
17.58 — 18.30	18.55 — 19.26
— — —	20.39 — 21.32
20.23 — 21.05	21.25 — 22.02
— — —	22.05 — 22.36
21.51 — 22.21	22.30 — 23.19
— — —	23.42 — 0.40
23.13 — 23.50	— — —

Rozkład jazdy pociągów Gdańsk - Nowyport.

Odjazdy z Gdańska: 0,15 1,10 5,55 6,55 8,40 9,45 10,45 11,45 12,15 13,13 13,45 14,45 15,15 15,45 16,20 16,45 17,45 18,15 18,45 19,15 20,15 21,15 22,15 23,15.

Prócz tego tylko w dni świąteczne: 5,25 6,25 7,35 8,10.

Tylko w dni powszednie: 12,45 19,45 i 20,45.

Odjazdy z Nowegoportu: 2,45 4,50 6,25 7,26 9,15 10,15 11,15 12,15 12,44 13,43 14,15 14,45 15,15 15,45 16,15 16,50 17,15 18,15 18,45 19,15 19,45 20,44 21,45 22,45 23,45.

Prócz tego tylko w dni świąteczne: 5,55 6,55 8,10.

Tylko w dni powszednie: 13,15 20,15 i 21,15.

Podróż Gdańsk - Nowyport trwa 20 minut.

Żegluga wewnętrzna.

Ruch szluzy Einlage w sierpniu.

Sierpień należy na Wiśle do miesięcy o zmniejszonym ruchu, poprzedzającym przewóz intensywniejszy produktów rolnych. Ilość tonażu rzecznego w ruchu w górę rzeki spadła wprawdzie nieznacznie w stosunku do lipca (z 62 925 ton na 57 215 ton), jednak ilość ładunku zmniejszyła się znacznie (z 22 808 na 12 247 ton). W dół rzeki mimo zmniejszenia tonażu (z 61 967 na 56 833 ton) zachodzi nawet znaczne zwiększenie ilości przewiezionego ładunku (z 7 978 t. w lipcu na 16 306 ton). Jednak zwiększenie to tłumaczy się ponownem ładowaniem węgla na berlinki rzeczne w Tczewie i nie charakteryzuje napięcia ruchu rzecznego towarów.

Ogólna ilość przewiezionych towarów w górę rzeki od początku roku do pierwszego września jest jednak w roku bieżącym prawie trzykrotnie większa niż w r. poprzednim (1927 123 871 ton, w roku 1926 43 597 ton). Odwrotnie ma się z ruchem z biegiem rzeki, gdzie 227 796 ton w pierwszych 8-iu miesiącach roku 1926-go przeciwstawia się tylko 61 393 ton w roku bieżącym Ponieważ w zeszłym roku przewożono węgiel eksportowy, w niektórych miesiącach po przeszło 60 000 ton z biegiem rzeki, więc liczby te nie są miarodajne. Nie da się jednak zaprzeczyć, że żegluga wewnętrzna przechodzi znów ciężkie przesilenie, i że tylko kampania cukrowa na pewien czas wniesie w nią ożywienie.



Nowiny żeglarskie.

Poprawka. W prowizorycznej notatce o zmianie światła latarni morskiej na Helu w numerze 35-ym „Żeglarza Polskiego" stronica 313 należy uzupełnić charakterystykę nowego światła w następujący sposób: światło będzie mieszane t. zn. żarzenie się przez 12,5 s, po czem błysk 2,5 s. razem okres 15 s.

Kronika światowa
żeglugi i budowy okrętów.

Sprostowanie. W numerze 35 w spisie towarzystw żeglugowych posiadających koncesję na przewóz emigrantów z Polski (strona 317) wkradła się przykra omyłka druku w pozycji 19-ej. Ellerman Wilson Line jest linją angielską, a nie duńską, co niniejszem prostujemy.

ŁOTWA.

Kupno zagranicznych statków na kredyt. Liczne były w ostatnim czasie wypadki kupna statków zagranicznych przez ryskie towarzystwa żeglugi, przyczem sprzedawcy zagraniczni udzielali nabywcom dłuższego kredytu, mianowicie do połowy wartości statku, a nawet więcej. Tak nabyto statki z Anglji, Norwegji i Danji. Ustawa nasza nie pozwala na udział kapitału zagranicznego w większej mierze niż 40 %, jednak przy zakładaniu żeglugi jest możliwy, większy udział kapitału zagranicznego przy pewnych warunkach, oraz wolno jest zaciągać hipoteki na statki w walucie zagranicznej.

Ruch portu Lipawy. W czasie od 12 sierpnia do 5 września zawinęło do portu lipawskiego 71 statków o łącznej ładowności 20 048 t. r. n.

Statki te przywiozły łącznie 5 214 ton mieszanego ładunku, 212 sążni drzewa, 4 727 ton węgla w tem 1 600 ton polskiego, 9 337 beczek i 5 000 ton śledzi, 440 ton soli, 201 ton superfosfatów, 385 ton cementu 139 ton szyn kolejowych, 25 ton brykietów, 16 statków weszło próżnych i pod balastem,

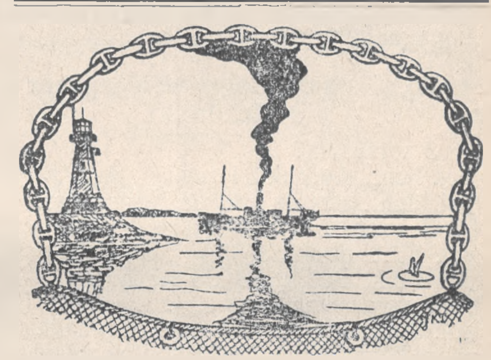
W tymże czasie opuściło port 67 statków o łącznej ładowności 19 413 t. r. n. Statki te wywiozły łącznie 3 751 ton ładunku mieszanego, 1 333 std. drzewa, 200 ton makuchów, 73 ton otrębów, 18 ton cementu, 30 statków wyszło próżnych i pod balastem.

ESTONJA.

Wydzierżawienie części portu w Tallinnie przedstawicielstwu rosyjskiemu. Rząd zatwierdził umowę zawartą pomiędzy ministerstwem komunikacyi a rosyjskiem przedstawicielstwem handlowem, według której główny zarząd dla spraw morskich zobowiązuje się zbudować w „Nowym porcie" molo dodatkowe i pogłębić miejsca przy nabrzeżach do 26 stóp. Rosyjskie przedstawicielstwo handlowe zbuduje na własny koszt rurociąg od miejsca ładowania do zbiorników nafty i zachowa prawo używać nowe molo bezpłatnie do roku 1934 po czem wszystkie urządzenia staną się własnością estońskiego ministerstwa komunikacji. Prawo używania tych urządzeń ze strony rosyjskiej będzie jednak trwało do roku 1941, za rocznym czynszem dzierżawnym wysokości 254 000 marek estońskich.

NIEMCY.

Zastosowanie nowych wynalazków w niemieckiem budownictwie okrętów. Jedną z najruchliwszych stoczni Niemiec jest obecnie Deschimag w Bremie (Deutsche Schiff- und Maschinenbau A. G.). Stosuje ona obecnie w budownictwie okrętów turbinę pracującą na parze odlotowej (Abdampfturbine); oraz czyni doświadczenia z nowym kształtem kadłuba, systemu Maiera. Kształt ten ma dawać poważne korzyści zmniejszonego oporu, czego miały dowieść próby na modelu w doświadczalnym basenie hamburskim. Parowiec mały o wyporności 285 ton przy 22 węzłach wykazał opór o 25 % mniejszy niż przy zwykłych kształtach. Parowiec frachtowy o 4 667 tonach przy 10 węzłach ma przy nowym kształcie napotkać opory o 16 i ⅔ % mniejsze niż dotychczas. Statek frachtowy o wyporności 18320 ton przy 14-u węzłach ma dać oszczędności w oporze 15½ %, olbrzym zaś pasażerski transatlantycki o wyporności 46 500 ton przy szybkości 27 węzłów da zmniejszenie oporu o 11 %.



Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski szw. — szwecki.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m³).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.

7 września:
norw. par. Vanja 788 do Wasy,
szw. par. Nicke 656 do Svanö,
szw. par. Wira 253 do Ahus,
duń. par. Nordhild 558 do Mariageru.
9 września:
pol. par. **Katowice** 1 108 do Ystadu,
niem. par. Carl Cords 499 do Trangsundu,
duń. par. Borghild 432 do Kopenhagi.
10 września:
łot. par. Mary 767 do Rygi,
niem. par. Imperial 563 do Gjedseru.
12 września:
norw. par. Dea 1 460 do Gandawy,
niem. par. Minna Cords 552 do Kopenhagi.
13 września:
norw. p. Korsfjord 958 do Helsingforsu.
14 września:
szw. par. Inga 731 do Gefle,
szw. par. Verdandi 275 do Halmstadu.
15 września:
szw. par. Robur 578 do Sztokholmu,
duń. par. Bretland 1 235 do Esbjergu,
norw. p. Ravnedal 566 do Sztokholmu.
16 września:
norw. mot. Ytterög 124 do Sarpsborga.
18 września:
duń. par. Hafnia 1 160 do Kopenhagi,
duń par. Absalon 1 353 do Kopenhagi,
norw. par. Kristine I. 614 do Västeras.
19 września:
szw. par. Ellen 948 do Göteborga.
20 września:
niem. par. Reval 576 do Tallinnu,
ang. par. Kalua 412 do Lipawy,
łot. par. Lia 749 do Lipawy.

Statki powyższe wywiozły łącznie 44 483 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdyński.

13 września:
pol. p. **Toruń** 1 122 do Westhartlepoolu.
Statek powyższy wywiózł 1 848 ton kopalniaków.

Wywóz polskiego węgla przez port tczewski.

3 września:
pol. licht. **Alek** 361 i
pol. licht. **Bartek** 373 do Kopenhagi.
6 września:
pol. licht. **Benek** 369 i
pol. licht. **Bolek** 369 do Aarhus.
7 września:
pol. licht. **Wojtek** 377 do Kopenhagi,
niem. licht. D. W. 701 382 do Nordborga.
9 września:
pol. licht. **Stefek** 392 do Kopenhagi.
pol. licht. **Antek** 370 do Grenaa.
12 września:
pol. licht. **Wacek** 382 i
pol. licht. **Edek** 352 do Malmö.
16 września:
pol. licht. **Felek** 382 i
pol. licht. **Franek** 382 do Göteborga.
17 września:
pol. licht. **Bronek** 373 i
pol. licht. **Bartek** 373 do Kopenhagi.
Statki powyższe wywiozły łącznie 9 100 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.

13 września:
szw. par. Elsie 826 do Sztokholmu,
niem. par. W. C. Frohne 189 do Helsingforsu.
14 września:
gd. par. Hammonia 659 do Halmstadu,
duń. par. Victoria 1 160 do Kopenhagi,
gd. par. Balticum 364 do Assensu,
szw. par. Billerud 118 do Göteborga,
szw. par. Freja 711 do Söderhammu,
niem. par. Teutonia 768 do Aarhus,
duń. par. Bothal 1 223 do Kopenhagi,
szw. par. Tyra 242 do Rönnebyredd,
pol. par. **Wilno** 1 121 do Odense.
15 września:
norw. par. Gunnar 914 do Moes,
szw. par. Ariel 958 do Sztokholmu,
szw. żagl. z mot. Moland 234 do Frederikshallu,
16 września:
norw. p. Skagatind 687 do Fragerviku,
szw. par. Kjell 687 do Kalmaru,
niem. licht. Rhein 646 i
niem. licht. Main 645 do Haderslevn,
duń. par. Prins Knud 782 do Sundsvallu,
szw. par. Barbara 521 do Wyborga,
duń. par. Wwe Th. Malling 1 135 do Kopenhagi,
szw. żagl. Delos 186 do Kalmaru,
łot. par. Auseklis 721 do Kotki,
szw. żegl. z mot. Ido 171 do Ratanu,
duń. żagl. z mot. Themis 383 do Hammerhavnu,
duń. żagl. z mot. Fremad 130 do Aeroskjöbingu,
łot. par. Kandawa 1 170 do Lipawy.
17 września:
szw. par. Trio 832 do Norrköpingu,
duń. par. Borghild 431 do Kopenhagi,
duń. par. Brynhild 1345 do Sztokholmu,
norw. par. Hanna 305 do Drammen,
gd. licht. Danzig I. 579 do Sönderborga,
gd. licht. Danzig II. 596 do Fredrikshavnu,
duń. par. Marco 754 do Wasy,
łot. p. Kurland 428 do Karrebäksminde,
szw. par. Dagny 426 do Thistedu,
szw. par. Helios 924 do Göteborga.
18 września:
szw. par. Aina 772 do Oslo,
niem. p. Gretchen Müller 720 do Nantes,
wł. par. Raffaelo 2 173 do Neapolu.
19 września:
szw. par. Marianne 672 do Malmö,
duń. par. Uffe 1 164 do Fagerviku,
szw. par. Orlando 1 233 do Sundsvallu,
szw. par. Tyr 432 do Sönderborga.
20 września:
szw. par. Figge 700 do Hudiksvallu,
szw. żagl. z mot. Carina 276 do Kalmaru,
pol. licht. **Jurek** 634 i
pol. licht. **Janek** 633 do Koppenhagi,
szw. par. August 342 do Trelleborga,
norw. par. Granli 1 257 do Oslo,
szw. par. Ingeborg 191 do Sundsvallu,
szw. par. Felicia 687 do Sztokholmu,
łot. par. Kurbads 1 263 do Rygi.
Statki powyższe wywiozły łącznie 84 200 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.

13 września:
niem. par. Günter 884 do Calais.
14 września:
duń. par. Freya 719 do Liverpoolu,
norw. par. Henry 336 do West-Hartlepoolu.
norw. p. Gunvor Tysland 698 do Hullu.
15 września
duń. par. Katholm 877 do Liverpoolu,
niem. par. Umeaelf 550 do Dowru,
ang. par. Sandysike 992 do Hullu.
16 września:
niem. par. Lisbeth Zelck 556 do Goole,
norw. par. Wendla 303 do Tynedocku,
niem. par. Frithjof 1 017 do Delfzylu.
17 września:
ang. par. Bombardier 259 do Londynu,
duń. par. Skodsborg 850 do Londynu,
ang. par. Crofter 276 do Grimsby,
hld. par. Waalhavn 2 170 do Antwerpji,
niem. par. Hugo Ferdinand 1 092 do Manchesteru,
niem. par. St. Gertrud 211 do Lubeki,
ang. par. Presto 473 do Tynedocku.
19 września:
fr. par. Seine 803 do Bordeaux (i z towarem).
20 września:
duń. par. Skagerrak 524 do Barrow,
duń. par. Bretagne 964 do Kardyfu,
łot. par. Falconer 270 do Grimsby,
duń. p. Hadsund 1 163 do Manchesteru,
ang. par. Therese 607 do Birkenhead.
Statki powyższe wywiozły łącznie 70 700 m³ drzewa.

Wwóz żelaza i żelastwa przez port gdański.

14 września:
szw. żagl. z mot. Lilian 70 z Sztokholmu,
szw. żagl. z mot. Veritas 73 z Göteborga,
szw. par. Innaren 1 033 z Havanny.
15 września:
niem. par. Renate 578 z Londynu.
16 września:
niem. żagl. z mot. Olga 97 z Kopenhagi.
19 września:
niem. par. Anni Ahrens 555 z Londynu,
duń. żagl. Altea 63 z Kopenhagi.
20 września:
duń. mot. Amager 60 z Nakskov.
Statki powyższe przywiozły łącznie 5 600 ton żelaza i żelastwa.

Wwóz rudy i pirytu przez port gdański.

15 września:
szw. par. Gota 674 z Oskarshamnu.
16 września:
szw. par. Reva 715 z Oxelösundu.
17 września:
niem. par. Pommern 2 002 z Stratoni.
Statki powyższe przywiozły łącznie 7 500 ton rudy żelaznej.

RUCH DROBNICY.

Wwóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

13 września:
ang. par. Kowno 1 477 z Hullu (i z pas.).
14 września:
niem. par. Friedrich Jürgen 534 z Antwerpji,
szw. par. Egon 291 z Rygi,
niem. par. Egeria 850 z Rotterdamu,
niem. par. Imatra 583 z Lubeki.
15 września:
niem. par. Orlando 628 z Rotterdamu (i z drzewem),
ang. p. Baltannic 1034 z Rygi (i z pas.).
16 września:
ang. par. Baltara 1 387 z Lipawy,
niem. par. St. Gertrud 211 z Lubeki.
17 września:
fr. par. Seine 803 z Kopenhagi,
niem. par. Wachtel 544 z Antwerpji.
18 września:
norw. par. Patrick 333 z Kłajpedy,
gd. par. Mottlau 430 z Antwerpji,
niem. par. Vineta 299 z Szczecina,
niem. par. Orest 382 z Rotterdamu.
19 września:
duń. par. Niord 283 z Aarhus,
niem. par. Luleaelf 549 z Hamburga.
20 września:
ang. par. Baltonia 1 449 z Londynu (i z pas.),
niem. par. Aeolus 356 z Hamburga,
niem. par. Castor 320 z Rotterdamu,
ang. par. Kolpino 1 465 z Hull (i z pas.).

Wywóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

13 września:
ang. par. Baltara 1 387 do Lipawy (i z pasażerami),
niem. pr. Electra 349 do Rygi,
szw. par. Iris 164 do Helsingforsu,
duń. par. Niord 283 do Aarhus.
14 września:
niem. par. Brake 336 do Hamburga.
15 września:
szw. par. Karin 196 do Sztokholmu,
ang. par. Helmond 581 do Leith,
fsk. par. Aegir 457 do Helsinforsu,
ang. par. Baltanic 1 034 do Londynu (i z pas.).

16 września:
ang. par. Smolensk 1 534 do Londynu (i z pas.),
ang. p. Kovno 1 477 do Hullu (i z pas.),
ang. par. Baltara 1 387 do Londynu (i z pas.),
niem. par. Orlando 628 do Rotterdamu.
17 września:
duń. par. J. C. Jacobsen 740 do Kopenhagi (i z końmi),
niem. par. St. Jürgen 343 do Rygi,
niem. par. Thalia 286 do Hamburga,
szw. par. Sven 191 do Helsingforsu,
norw. par. Ara 557 do Malmö,
belg. par. Scheldesop 248 do Antwerpji,
niem. par. Carl 166 do Hamburga,
szw. par. Rurik 247 do Sztokholmu,
szw. par. Egon 291 do Göteborga.
18 września:
norw. par. Patrick 333 do Aberdeen.
19 września:
duń. par. Niels Ebbesen 382 do Kopenhagi (i z pas.).
20 września:
niem. par. Wachtel 544 do Tallinnu.

MORSKI RUCH TOWAROWY.

(Z podaniem składowych części mieszanego ładunku).

Na wejściu:

13 września: **szw. par. Rurik** 253 t. r. n. przywiózł ze Sztokholmu 208 ton wiórków żelaznych (ruda), 25 to. części maszynowych, 18 t. separatorów z przyborami, 4 t. blatów do pił, 60 t. żelastwa, 4 t. aparatów fotograficznych, około 2-ch t. kuchenek naftowych z częściami zapasowemi, 1 t. towarów żelaznych, I. t. łyżew, pół tony osełek do toczenia narzędzi.

487 kg. (1 zwój) drutu telegraficznego, 125 kg. okuć, 100 kg. skór, 5 kg. świdrów.

1 skrz. rur mosiężnych, 2 skrz. drutów, 1 skrz. narzędzi, 1 traktor naftowy z przyborami.

14 września: **niem. par. Friedrich Jürgen** 534 t. r. n. przywiózł z Antwerpji 794 t. żelastwa, 222 t. sody, 51 t. krochmalu. 23 t. skór solonych, 12 t. łoju, 14 t. tłuszczu, 17 t. włókien roślinnych. 5 t. tranu, 3 t. kablu, 1 t. suchych skór, 1 t. cygar, 2 t. skór, 13 t. gum-copal, 2 t. oleju rycynowego, 6 t. ałunu potasowego, 1 t. kabla izolowanego, 2 t. drutu miedzianego, 2 t. żelatyny, 2 t. smarów, 7 t. olej, 8 t. maszyn, 13 t. rudy w kawałkach.

1 skrz. twardego drzewa, 1 skrz. aksamitu, 1 skrz. książek, 1 fortepjan.

18 września: **gd. par. Mottlau** 430 t. r. n. przywiózł z Antwerpji 458 t. żelastwa, 542 t. szyn kolejowych, 14 t. rudy w kawałkach, 2 t. rudy prasowanej, 11 t. tłuszczu, 6 t. gum-copal.

5 skrz. resorów samochodowych, 2 skrzynie dywanów.

21 września: **niem. par. Luleaelf** 549 t. r. n. przywiózł z Hamburga: 2 t. pumeksu, 24 t. tłuszczu, 2,8 solonych kiszek, 2,8 kandysu, 75 t. łuszczonych słoneczników, 1,1 miodu, 4,7 oleju, 7,9 t. przędzy wełnianej, 1 t. tranu dorszowego, 5 t. siarki w sztabach, 1,9 t. kawy, 12,3 t. łoju, 96 t. oleju i pokostu, 10 t. odpadków z fig, 22 t. smarów, 2,5 t. żelaza, 1,1 t. farby ziemistej, 1,1 farb olejnych, 6,5 t. odpadków tłuszczowych.

320 kg. miazgi kokosowej, 21 kg. olei eterycznych, 217 kg. towarów aptecznych, 98 kg. młynków do kawy, 49 kg. drutów, 406 kg. brzoskwini, moreli, 200 kg. pakuł konopnych, 280 kg. żelatyny, 110 kg. kamfory, 81 kg. rohjoa, 700 kg. pestek morelowych, 648 kg. pieprzu angielskiego, 323 kg. rodzynek, 840 kg. śliwek, 511 kg. kazeiny, 259 kg. orzechów laskowych, 500 kg. talku, 550 kg. saletry chilijskiej, 388 kg. pokostu, 119 kg. proszku stearynowego, 863 kg. obcasów gumowych, 580 kg. żelaza, 671 kg. konjaku, 500 kg. solonego łososia, 758 kg. maszyn.

21 września: **holenderski par. Pluto** 709 t. r. n. przywiózł z Amsterdamu: 8,9 t. kawy, 4,2 t. herbaty, 12,5 proszku kakaowego, 3,4 t. masła kakaowego, 1 t. wazeliny, 1,1 t. kauczuku, 10,4 t. ryżu, 16,5 t. śledzi, 0,8 t. pieprzu, 5,5 t. oleju lnianego.

187 kg. araku, 600 kg. proszku mlecznego, 500 kg. włókien roślinnych, 156 kg. gałki muszkatołowej.

Ruch. tow. w porcie gdańskim w pierwszej dekadzie września.

(w tonach).

WYWÓZ: **Prod. mineralne:** węgiel 137 790, sól 65, parafina 429, cement 8 542, oleje 555, sól potasowa 880, soda 246, żużel pirytowy 480.

Prod. roślinne: jęczmień 1 685, owies 250, ow. strączkowe 150, cukier sur. 70, rafinada 46, melasa 320, drzewo 66 508, rzepak 1 325, smoła drzewna 89.

Prod. zwierzęce: jaja 321, bydło żywe 42, skóry sol. 18.

WWÓZ: **Prod. mineralne:** mączka Thomasa 1 020, kamienie 650, węgiel 4 100, siarka 15, saletra chilijska 105, ruda żelazna 15 603, żeliwo 30, żelazo i stal (stare) 7 280, maszyny 69.

Prod. roślinne: żyto 300, kukurydza 177, ryż 491, żywica i kalafonja 51, oleje 533, ekstrakty garbnikowe 50.

Prod. zwierzęce: smalec 125, śledzie sol. 3 629, tłuszcze 260, skóry sol. 32 wełna sur. 20.

Przetarg.

Niżej wymieniony Urząd zamierza w drodze publicznego przetargu ustnego oddać

w dzierżawę grunt państwowy,

położony na lewym **brzegu Wisły** tuż powyżej kanału wjazdowego do portu zimowego **w Tczewie** pomiędzy korytem Wisły a wałem portowym i innemi gruntami prywatnymi. Grunt ten o powierzchni około 1 ha i posiadający około **200 m. frontu wodnego** (wybrzeża rzecznego), nadaje się na urządzenie

przeładowni kolejowo-wodnej.

Bliższe informacje co do gruntu i co do warunków dzierżawy otrzymać można w niżej wymienionym Urzędzie Toruń, Bydgoska 22, oraz w Zarządzie Dróg Wodnych, Tczew.

Przetarg ustny, przed rozpoczęciem którego należy złożyć wadjum w kwocie 500 zł, odbędzie się **w sobotę, dnia 6 sierpnia 1927** o godzinie 10-tej w biurze Zarządu dróg wodnych w Tczewie.

Toruń, dnia 16 września 1627.
L. I. 3199/27.

Wydział Dolnej Wisły Warszawskiej
Dyrekcji Dróg Wodnych.

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski". Odbito w drukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.